ESTIMATES

Canadian Transportation Agency

2001-2002
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2002-III-69

ISBN 0-660-61497-9

101-05583/

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

OTC·CTA

2001–2002
Estimates

A Report on Plans and Priorities

Approved

Hon. David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

Section I: Messages 1
- **Chairman's Message** 1
- **Management Representation** 2

Section II: Agency Overview 3
- **2.1 What's New** 3
- **2.2 Mandate, Role and Responsibilities** 3
- **2.3 Agency/Program Objective** 5
- **2.4 Planning Context** 5
- **2.5 Agency Planned Spending** 7

Section III: Agency Planned Results, Activities and Resources 9
- **3.1 Business Line Details** 9
- **3.2 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources** 11

Section IV: Horizontal Initiatives 13
- **Regulatory Initiatives** 13

Section V: Financial Information 15

Section VI: Other Information 17

Section I: Messages

Chairman's Message

It is my pleasure to present the Report on Plans and Priorities of the Canadian Transportation Agency (the Agency).

The Agency values its role as an expedient, fair and transparent regulator and quasi-judicial tribunal. As one of its primary functions, it helps providers and users, in the transportation industry under federal jurisdiction, resolve disputes efficiently outside the court system. But the Agency also sees great value in trying to resolve problems before they reach the stage of formal dispute and will pursue its work on alternative dispute resolution.

Parliament continues to refine the legislative framework to encourage airlines, shipping firms and railways to do what they do best: transport people and goods across Canada's vast spaces and beyond our borders. At the same time, the Agency is adapting to changing needs and times in an effort to assist the Canadian transportation industry and its users. In 2001-2002, the Agency will continue to implement the new mandates it has received from Parliament, in addition to carrying out the mandates defined in 1996 by the *Canada Transportation Act* (the Act). The first new mandate, resulting from the restructuring of the Canadian airline industry, gives the Agency, among other matters, the power to monitor prices on non-competitive routes and to address a wider range of consumer complaints through the new Air Travel Complaints Commissioner. The second new mandate, resulting from the Grain Handling and Transportation System Review, requires the Agency to determine maximum revenue entitlements for Canadian National (CN) and the Canadian Pacific Railway (CP) for the movement of western grain, and to monitor these revenues. As well, the Agency has a new role regarding the transfer of rail lines to community-based interest groups.

In 2001–2002, the Agency will also continue its dialogue with various sectors of the transportation industry, shippers, carriers, consumer groups and other levels of government. This encourages an exchange of views on parties' rights and obligations under the current legislative framework, and fosters the growing body of informed opinion on how the Act, and other acts and regulations for which the Agency has partial or full responsibility, have benefited or constrained various parties. The experience the Agency has gained in administering the Act will continue to allow the Agency to contribute its expertise to the current mandated review of the Act.

As one of many players in transportation, the Agency is well positioned, I believe, to continue carrying out the government's transportation policies, to provide a forum for resolving transportation-related disputes, and to respond to any future legislative and sectoral change.

Marian L. Robson

Marian L. Robson

Management Representation

Report on Plans and Priorities 2001–2002

I submit, for tabling in Parliament, the 2001–2002 Report on Plans and Priorities for the

Canadian Transportation Agency

To the best of my knowledge, the information

- accurately portrays the Agency's mandate, priorities, strategies and planned results of the organization;
- is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities;*
- is comprehensive and accurate; and
- is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

The planning and reporting structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Joan MacDonald
Director General, Corporate Management

February 06, 2001

Section II: Agency Overview

2.1 What's New

Bill C-26, which amended the *Canada Transportation Act*, came into force on July 5, 2000. It gives the Agency the power to monitor prices on non-competitive airline routes, the authority to intervene if it determines that prices on these routes are unreasonable and to address a wider range of consumer complaints, including those relating to quality of service. It also created a new position, the Air Travel Complaints Commissioner. The Commissioner was appointed on August 1, 2000.

Bill C-34, which amended the *Canada Transportation Act*, effective August 1, 2000, requires that the Agency determine an annual cap on the revenues that Canadian National (CN) and the Canadian Pacific Railway (CPR) can earn from grain traffic. This cap replaces the previous maximum freight rate scale. The Agency will monitor compliance based on actual grain movements and distance hauled. Bill C-34 also provides for a simpler final offer arbitration process and includes provisions to further encourage the transfer of rail lines to community-based short-line railway interest groups. The Agency will administer these new initiatives in accordance with the legislation.

2.2 Mandate, Role and Responsibilities

The Agency is an independent, quasi-judicial, administrative tribunal that makes decisions on a wide range of matters affecting Canadian transportation. The Agency licenses rail and air carriers, and has the authority to resolve some transportation rate, service and other complaints in the rail, air and marine modes. It also has the authority to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities who use the federally regulated transportation network. In addition, the Agency implements transportation policy as established by Parliament in the Act and is the aeronautical authority for Canada on matters related to the economic regulation of air carriers.

The Agency is an economic regulator and uses its regulatory authority in conjunction with its dispute resolution powers. When appropriate, the Agency encourages parties to resolve disputes informally, and its employees are constantly looking for ways to do so. The Agency maintains its quasi-judicial independence, while also acting as a communicator and facilitator in the Canadian transportation industry.

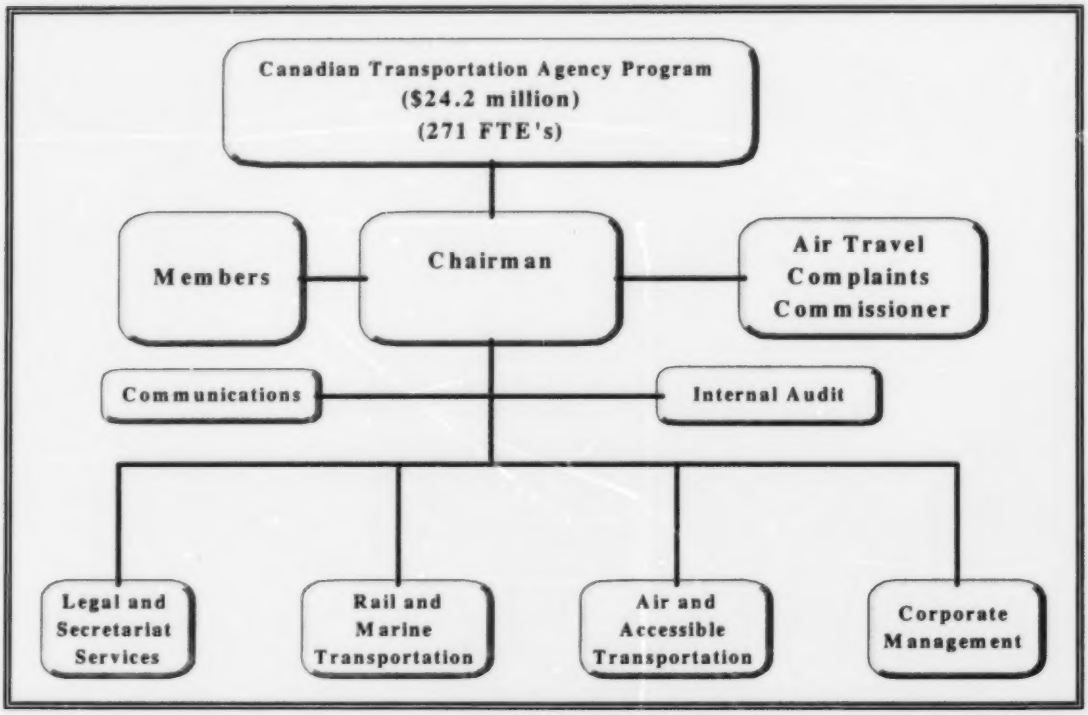
> Our mission is to administer transportation legislation and government policies to help achieve an efficient and accessible transportation system by education, consultation and essential regulation.

The Agency is a single business line—the Canadian Transportation Agency Program. It is divided into four sub-business lines: Members and Regulatory Support, Rail and Marine Transportation, Air and Accessible Transportation, and Corporate Management.

The Agency exercises its powers through its seven members, appointed by the Governor-in-Council: a chairperson, a vice-chairperson and five members. The Minister can also appoint up to three temporary members, as well as designating a temporary member to act as the Air Travel Complaints Commissioner. The Agency's organizational structure comprises four branches: the Rail and Marine Transportation Branch, the Air and Accessible Transportation Branch, the Legal Services and Secretariat Branch, and the Corporate Management Branch. The heads of each branch report to the chairperson.

The two program branches, the Rail and Marine Transportation Branch and the Air and Accessible Transportation Branch, relate to the Agency's regulatory functions. The Legal Services and Secretariat Branch and the Corporate Management Branch provide regulatory and administrative support. The Agency's headquarters are located in the National Capital Region. Agency personnel working in field offices in six cities across Canada carry out air and accessibility enforcement activities.

Table 2.1: Organizational Structure–Canadian Transportation Agency Program



2.3 Agency/Program Objective

The Agency contributes to the attainment of an efficient and accessible Canadian transportation system that serves the needs of shippers, carriers, travellers and other users.

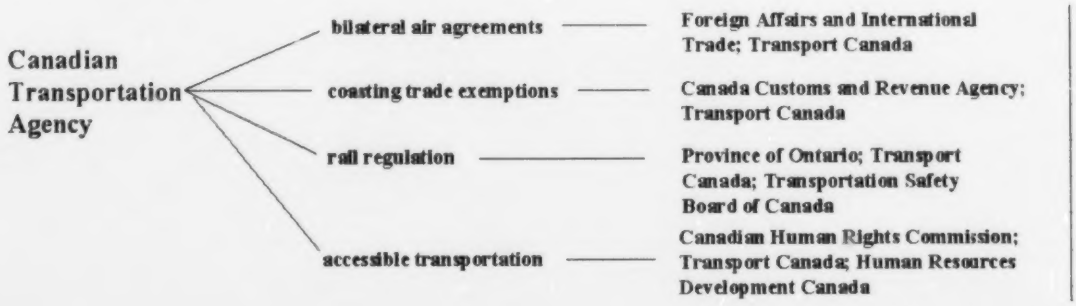
2.4 Planning Context

The Agency's current form and processes reflect Canadian and international approaches to transportation policy; the federal government's ongoing efforts to revise its role and the way it delivers services; and the global environment in which the Agency and its clients operate.

The Agency applies government policy in its decisions and orders. Section 5 of the Act states, in part, that transportation is "...essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic growth and well-being of Canada and its regions...." It further states that these goals are best achieved under conditions that ensure "...competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services...."

As the transportation industry evolves in today's deregulated environment, the government's policy direction could be best described as not necessarily regulation, but regulation when necessary. Whenever possible, the marketplace should prevail without interference. The Agency recognizes this principle as it carries out its mandate.

The Agency is one of many players involved in transportation and maintains close ties with its various co-delivery partners.



Since Agency decisions can affect the international competitiveness of Canadian producers and carriers, the Agency must be sensitive to the environment in which its clients operate. Most Canadians agree that our shippers need economical transportation services to help them compete internationally. It is also important that Canadian carriers have an economic environment in which they can compete and thrive, both domestically and internationally.

The rail industry is part of a highly competitive global marketplace, and it is under significant pressure to find creative solutions to transportation problems in order to compete efficiently. The Agency, therefore, must be prepared to adapt to an industry whose structure is changing significantly. Major rail mergers, rationalization, buyouts of rival companies, the creation of intermodal companies, the proliferation of provincial and federal short-line railways, the emergence of regional railways and the commercialization of transport services all affect the Agency's activities.

Similarly, the marine industry is changing. The new *Canada Marine Act* established Canada Port Authorities, divested other ports and authorities, and commercialized the St. Lawrence Seaway. Under the *Canada Marine Act*, the Agency has new responsibilities regarding charges that port authorities may levy.

The air transportation sector is evolving rapidly. As mentioned earlier, the Agency has been given an additional consumer protection role in the domestic industry. International airline alliances, liberalization of market access, multilateralism, code-sharing services and other developments are all increasing the need to interpret legislation and bilateral agreements. The Agency acts as the aeronautical authority for Canada and administers some 70 bilateral air agreements.

In the past few years, there has been steady progress in making the Canadian transportation system more accessible to persons with disabilities, but much remains to be accomplished. Canada's population of seniors is among the fastest growing in the world. This demographic shift is altering the economic, social and cultural fabric of our country. Industry is coming to realize that, as Canadian society ages, accessible transportation systems are becoming even more important.

In July 2001, the panel appointed to review the Act and related legislation will submit its report to the Minister of Transport. This may result in amendments to national transportation policy and related legislation.

Governmental initiatives—such as the modernization of comptrollership, the Financial Information Strategy, the Staffing Reform, Government On-Line (GOL), and the Service Improvement Initiative—form part of the Government of Canada's modern management framework, illustrated in the report *Results for Canadians,* tabled by the President of the Treasury Board in March 2000. These initiatives influence the way the Agency intends to deliver its program and services.

2.5 Agency Planned Spending

(Thousands of Dollars)	Forecast Spending* 2000–2001	**Planned Spending 2001–2002**	Planned Spending 2002–2003	Planned Spending 2003–2004
Total Main Estimates	21,442	**24,271**	24,102	21,816
Adjustments**	3,828			
Net Planned Spending	25,270	**24,271**	24,102	21,816
Plus: Cost of Services Received without Charge	2,522	**3,002**	3,025	2,967
Net Cost of Program	27,792	**27,273**	27,127	24,783
Full-Time Equivalents	271	271	269	269

* Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments have been made to accommodate approvals obtained since the Annual Reference Level Update (ARLU) exercise.

Section III: Agency Planned Results, Activities and Resources

Problems or disagreements between transportation users, carriers or others can arise, and resolving these problems quickly is a vital task in this competitive age. The Act provides for a specialized body—the Agency—to deal with these disputes. While the Act requires the Agency to resolve these cases within 120 days. The Agency will also offer mediation services so that problems can be rectified even more quickly. In addition, the Agency is trying to prevent these disputes from occurring in the first place by ensuring parties understand their rights and obligations under the legislation. Thus, communication and education will continue as important elements of the Agency's program.

The Agency relies on evidence gathered from consultations and exchanges with the Canadian transportation industry to assess its role and its impact on the Canadian economy. At times, the Agency conducts special studies and provides advice and recommendations to government. Finally, as per section 42 of the Act, the Agency continues to assess the operation of the Act and to note in its annual report any difficulties it has encountered in administering the Act. The experience and knowledge gained through these reviews has been an integral part of the discussions of the panel currently reviewing the operation of the Act. The Agency will continue to provide expertise to the panel and will implement any changes to the Act that the government may make as a result of the panel's deliberations.

With respect to the various government initiatives put forth in the President of the Treasury Board's report, *Results for Canadians*, the Agency continues to take action. The Agency's objectives in this area form an integral part of its 2000 Strategic Plan, which has as one of its goals "to have the Agency recognized as a well-managed federal organization." For example, the Agency will continue to devote efforts and resources to increasing and improving the use of information technology, in line with GOL. It will also begin work relating to the Service Improvement Initiative.

3.1 Business Line Details

Business Line Title

Canadian Transportation Agency

Business Line Objective

To contribute to the attainment of an efficient and accessible Canadian transportation system that serves the needs of shippers, carriers, travellers and other users.

Business Line Description

The Canadian Transportation Agency is responsible for processing matters that come under the jurisdiction of the *Canada Transportation Act* and other related legislation, as they affect the rail, air and marine activities within federal jurisdiction. It examines applications, hears complaints and conducts investigations. It administers various competitive access and dispute resolution provisions relating to matters between railways and other affected parties, such as shippers, municipalities, utility companies, landowners and other railways. The Agency determines CN's and CP's respective annual revenue entitlement for western grain movements and whether or not each has exceeded it. It also undertakes statutory costing activities. It protects the interests of consumers and carriers by ensuring that air carriers operating to, from and within Canada meet certain minimum economic requirements. To this end, it administers an air carrier licensing system, international air agreements and international air tariffs. Consumers' interests are also protected through an air travel complaints program and a certificate of fitness system for railways. The Agency is also responsible for ensuring that undue obstacles to the mobility of persons with disabilities are removed from federally regulated transportation services and facilities.

Net Planned Spending and Full-Time Equivalents (FTEs)

The Agency is a single business line organization. Section 2.5 reflects planned spending and FTE use for the Agency.

3.2 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitments	Planned Results	Related Activities	Resources ($Millions)
An administrative tribunal that helps achieve an efficient and accessible Canadian transportation system for all modes under federal jurisdiction	1- To make sound quasi-judicial decisions within statutory time frames to maintain an efficient and competitive transportation sector	Resolve all issues within 120 days, unless parties have agreed to an extension; post all decisions on the Agency's Web site, in line with GOL	About 80 percent of the Agency's budget is related to personnel costs, translating to a total of ***271*** FTEs for 2001-2002
	2- To develop effective regulation, standards and guidelines through consultation to maintain or promote the efficiency and accessibility of the transportation system	Consult with public, industry and other government bodies to develop voluntary codes of practice; survey travellers; review the Air Transportation Regulations (ATR)	
	3- To protect consumers and carriers; to issue the Air Travel Complaints Commissioner's semi-annual report highlighting systemic problems in the industry	Administer an air carrier licensing system, rail certificates of fitness, international air agreements, international air tariffs, a regulatory compliance program and an online air travel complaints program in line with GOL; use modern communications means to inform stakeholders of their rights and obligations under the Act, to prevent issues from arising	
	4- To increase the use of alternative dispute resolution (ADR) mechanisms, providing a less costly and quicker method of resolving issues	Continue the mediation pilot project until June 2002, when this initiative will be evaluated	

Key Results Commitments	Planned Results	Related Activities	Resources ($Millions)
(See previous page)	5- To improve access to the Canadian transportation system for persons with disabilities; to improve the communication of transportation-related information to persons with sensory or cognitive disabilities as they use the federal transportation system	Define and remove undue obstacles through complaints investigation; set accessibility standards through codes of practice or regulation; inform travellers of their rights; raise industry's awareness of accessibility issues; develop, in consultation with industry and representatives of associations of people with disabilities, voluntary accessibility standards to be implemented by industry	
	6- To foster a common understanding among shippers and grain producers of the annual level of railway revenue for western grain movements and the annual inflation in railway rates	Set annual revenue caps for CN and CP for the movement of western grain; determine, in consultation with railways, cap compliance; inform parties involved in the grain transportation and handling system of their rights and obligations under the Act	
	7- To help policy decision-makers with any necessary legislative adjustments to enhance the efficiency and competitiveness of the Canadian transportation system	Advise the government on the assessment of the operation, and any difficulties observed in the administration, of the Act and other relevant legislation; publish an annual report; provide information and expertise to the panel responsible for reviewing the Act	

Section IV: Horizontal Initiatives

Regulatory Initiatives

The Agency is currently reviewing parts of the *Air Transportation Regulations* (ATR). Otherwise, there are no major regulatory initiatives scheduled for implementation during the planning period. For the full text of the ATR amendments, please visit our Web site (www.cta-otc.gc.ca) and click on "Air Transportation."

Section V: Financial Information

Table 5.1: Summary of Transfer Payments

(Thousands of Dollars)	Forecast Spending 2000–2001	**Planned Spending 2001–2002**	Planned Spending 2002–2003	Planned Spending 2003–2004
Contributions				
Contribution to the Canadian Transportation Research Forum				
Total	4	**4**	4	4

Table 5.2: Net Cost of Program for 2001–2002

(Thousands of Dollars)	**2001–2002**
Net Planned Spending	**24,271**
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**1,765**
Contributions covering employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board of Canada Secretariat	**1,167**
Worker's compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	**70**
2001–2002 Net cost of Program	**27,273**

Section VI: Other Information

Table 6.1: List of Statutes and Regulations

Statutes and Regulations Currently in Force

The Agency has primary responsibility for:

Canada Transportation Act	*S.C. 1996, c. 10*

The Agency shares responsibility to Parliament for the following acts:

Access to Information Act	*R.S.C. 1985, c. A-1*
Canada Marine Act	*S.C. 1998, c. 10*
Canadian Environmental Assessment Act	*S.C. 1992, c. 37*
Civil Air Navigation Services Commercialization Act	*S.C. 1996, c. 20*
Coasting Trade Act	*S.C. 1992, c. 31*
Energy Supplies Emergency Act	*R.S.C. 1985, c. E-9*
Financial Administration Act	*R.C.C. 1985, c. F-11*
Pilotage Act	*R.S.C. 1985, c. P-14*
Privacy Act	*R.S.C. 1985, c. P-21*
Railway Relocation and Crossing Act	*R.S.C. 1985, c. R-4*
Railway Safety Act	*R.S.C. 1985, c. 32 (4th Supp.)*
Shipping Conferences Exemption Act, 1987	*R.S.C. 1985, c. 17 (3rd Supp.)*

For the full text of these acts, please visit our Web site and click on "Acts and Regulations."

The Agency has sole responsibility for the following regulations:

Air Transportation Regulations
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations
National Transportation Agency General Rules
Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations
Railway Costing Regulations
Railway Interswitching Regulations
Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations
Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations
Railway Traffic Liability Regulations
Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records

The Agency shares responsibility to Parliament for the following regulations:

Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations
The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. Regulations
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. Regulations

For the full text of these regulations, please visit our Web site and click on "Acts and Regulations."

Table 6.2: References

Postal address: Canadian Transportation Agency
Ottawa, Canada K1A 0N9

Web site: www.cta-otc.gc.ca

Annual Report 1999: www.cta-otc.gc.ca/eng/toc.htm#Publications and Reports

Contacts for Further Information

Performance Area	Contact Name	Title	Telephone Number and E-Mail Address
Regulatory Support	Marie-Paule Scott, Q.C.	General Counsel and Secretary	(819) 953-6698 marie-paule.scott@cta-otc.x400.gc.ca
Air and Accessible Transportation	Gavin Currie	Director General	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.x400.gc.ca
Rail and Marine Transportation	Seymour Isenberg	Director General	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.x400.gc.ca
Corporate Activities	Joan MacDonald	Director General	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.x400.gc.ca
Planning	Luc Gaudet	Director	(819) 953-2829 luc.gaudet@cta-otc.x400.gc.ca
Communications	Michel Hébert	Director	(819) 953-7666 michel.hebert@cta-otc.x400.gc.ca

BUDGET DES DÉPENSES

Office des transports du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2002-III-69

ISBN 0-660-61497-9

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Budget des dépenses
2001-2002

Un rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Hon. David M. Collenette, c.p., député
Ministre des Transports

Table des matières

Section I: Messages 1
Message du président 1
Déclaration de la direction 3

Section II: Vue d'ensemble de l'Office 5
2.1 Quoi de neuf 5
2.2 Mandat, rôles et responsabilités 5
2.3 Objectif de l'Office 7
2.4 Contexte de la planification 7
2.5 Dépenses prévues par l'Office 10

Section III: Plans, résultats, activités et ressources de l'Office 11
3.1 Renseignements détaillés sur le secteur d'activité 11
3.2 Principaux engagements en matière de résultats, de résultats escomptés, d'activités et de ressources connexes 13

Section IV: Initiatives conjointes 15
Mesures de réglementation 15

Section V: Renseignements financiers 17

Section VI: Autres renseignements 19

Section I: Messages

Message du président

J'ai le plaisir de soumettre ce rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office).

L'Office accorde beaucoup d'importance à son rôle d'organisme quasi judiciaire et de réglementation efficace, équitable et transparent. L'une de ses fonctions principales est d'aider les fournisseurs et les utilisateurs des services de transport relevant de la compétence fédérale à régler efficacement leurs différends en dehors du système judiciaire. Cependant, l'Office juge très utile aussi d'essayer de résoudre les problèmes avant qu'ils deviennent des différends officiels : il poursuivra donc son travail concernant le règlement extrajudiciaire des différends.

Le Parlement continue d'améliorer le cadre législatif pour encourager les compagnies aériennes, les entreprises de navigation et les chemins de fer à accomplir ce qu'ils font le mieux : transporter les voyageurs et les marchandises à travers l'immensité du Canada et au-delà de nos frontières. En même temps, l'Office s'adapte à l'évolution des besoins et aux temps nouveaux afin d'aider l'industrie canadienne des transports et la clientèle de cette dernière. En 2001-2002, il continuera de remplir les nouveaux mandats qu'il a reçus du Parlement, en plus de ceux que la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la *Loi*) a définis en 1996. Le premier nouveau mandat, qui résulte de la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien, permet, entre autres choses, à l'Office de surveiller les prix demandés sur les routes non-compétitives et d'aborder un éventail plus large de plaintes des consommateurs par l'entremise du nouveau commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Le second mandat nouveau, qui résulte de l'examen du système de transport et de manutention du grain, l'oblige à déterminer les revenus admissibles maximaux du Canadien National (CN) et du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) pour le mouvement du grain de l'Ouest et à les contrôler. L'Office joue aussi un nouveau rôle dans le transfert de lignes de chemin de fer à des groupes communautaires.

En 2001-2002, l'Office continuera également ses échanges avec divers secteurs de l'industrie du transport, notamment les expéditeurs, les transporteurs, les consommateurs et les autres paliers de gouvernement. Cela permet l'échange de vues sur les droits et obligations des parties en vertu du cadre législatif actuel et favorise une opinion de plus en plus informée sur la façon dont la *Loi* et les autres lois et règlements dont l'Office assume la responsabilité en tout ou en partie ont profité aux diverses parties ou leur ont nui. L'expérience que l'Office a acquise en appliquant la *Loi* lui permettra encore d'apporter son expertise à l'examen obligatoire actuel de la *Loi*.

En sa qualité d'intervenant dans les transports, l'Office est bien placé, selon moi, pour continuer de mettre en œuvre les politiques du gouvernement en matière de transports, fournir une tribune pour le règlement des différends relatifs aux transports et réagir à toute évolution future de la législation et de ce secteur d'activité.

Marian L. Robson

Marian L. Robson

Déclaration de la direction

Rapport sur les plans et les priorities de 2001–2002

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et priorités de 2001-2002 de

l'Office des transports du Canada

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport:

- décrivent fidèlement le mandat, les priorités, les stratégies de l'organisation et les résultats escomptés par celle-ci;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du rapport sur les plans et les priorités;*
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion.

Je suis satisfait des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPPR) sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Joan MacDonald
Directrice générale, Gestion Centrale

le 6 février 2001

Section II: Vue d'ensemble de l'Office

2.1 Quoi de neuf

La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée par le projet de loi C-26 qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000. L'Office a maintenant le pouvoir de contrôler les prix sur les routes aériennes non-compétitives, d'intervenir s'il conclut qu'ils sont excessifs et d'aborder un éventail plus large de plaintes des consommateurs, y compris celles qui portent sur la qualité du service. Ce projet de loi a aussi créé un nouveau poste, celui de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Le commissaire a été nommé le 1er août 2000.

Le projet de loi C-34, entré en vigueur le 1er août 2000, qui a modifié la *Loi sur les transports au Canada*, exige que l'Office fixe un maximum au revenu annuel que le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) peuvent retirer du mouvement du grain. Ce maximum remplace le barème précédent des taux maximaux. L'Office veillera à l'observation de la loi en se fondant sur les mouvements réels de grain et leur longueur. Le projet de loi C-34 prévoit aussi un processus d'arbitrage plus simple et contient des dispositions visant à encourager davantage le transfert de lignes de chemin de fer aux groupes communautaires intéressés par l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local. L'Office appliquera ces nouvelles dispositions conformément à la loi.

2.2 Mandat, rôles et responsabilités

L'Office est un tribunal administratif quasi judiciaire indépendant chargé de rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et a le pouvoir de régler certaines plaintes concernant la tarification, le service ou d'autres points dans les modes aérien, ferroviaire et maritime. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience dans le réseau des transports de compétence fédérale. L'Office veille à mettre en œuvre les politiques en matière de transports adoptées par le Parlement et agit à titre d'autorité canadienne en matière d'aéronautique sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

L'Office est un organisme de réglementation économique. Il a recours à ses pouvoirs réglementaires conjointement avec ses pouvoirs de règlement des différends. Lorsque c'est possible, l'Office encourage les parties à résoudre leurs différends à l'amiable, et son personnel est à l'affût des façons d'y arriver. Il maintient son indépendance quasi judiciaire tout en intervenant, dans des rôles de communication et de facilitation, auprès de l'industrie canadienne des transports.

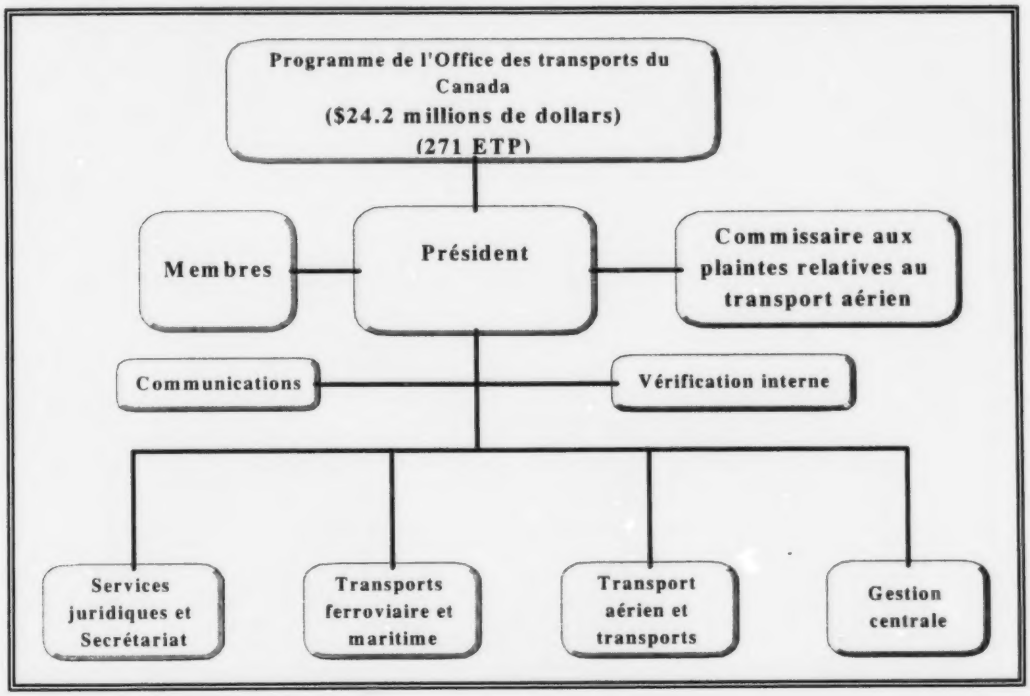
Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada, et il compte quatre sous-secteurs : Membres et soutien de la réglementation, Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, et Gestion centrale.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres. Le ministre peut aussi nommer un maximum de trois membres temporaires, ainsi que désigner un membre temporaire chargé de faire office de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. La structure organisationnelle de l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et secrétariat, et Gestion centrale. Chaque directeur général relève du président.

Les deux directions générales responsables des programmes, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale assurent un soutien administratif et un soutien de la réglementation. L'administration centrale de l'Office est située au sein la région de la capitale nationale. Le personnel de l'Office dans les bureaux régionaux, au sein de six villes canadiennes, exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité.

Tableau 2.1: Organistion – Programme de l'Office des transports du Canada



2.3 Objectif de l'Office

L'Office contribue à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

2.4 Contexte de la planification

L'actuelle forme de l'Office et ses processus se veulent le reflet des approches canadiennes et internationales concernant la politique sur les transports, des efforts permanents du gouvernement fédéral visant la révision de son rôle et de sa façon de fournir des services, ainsi que du milieu global dans lequel œuvrent l'Office et ses clients.

L'Office est chargé d'appliquer la politique gouvernementale dans ses décisions et ses arrêtés. Aux termes de la l'article 5 de la Loi, la mise en œuvre d'un réseau de transport « est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions (...) ». Pour mettre un tel réseau en place, il faut que « la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les

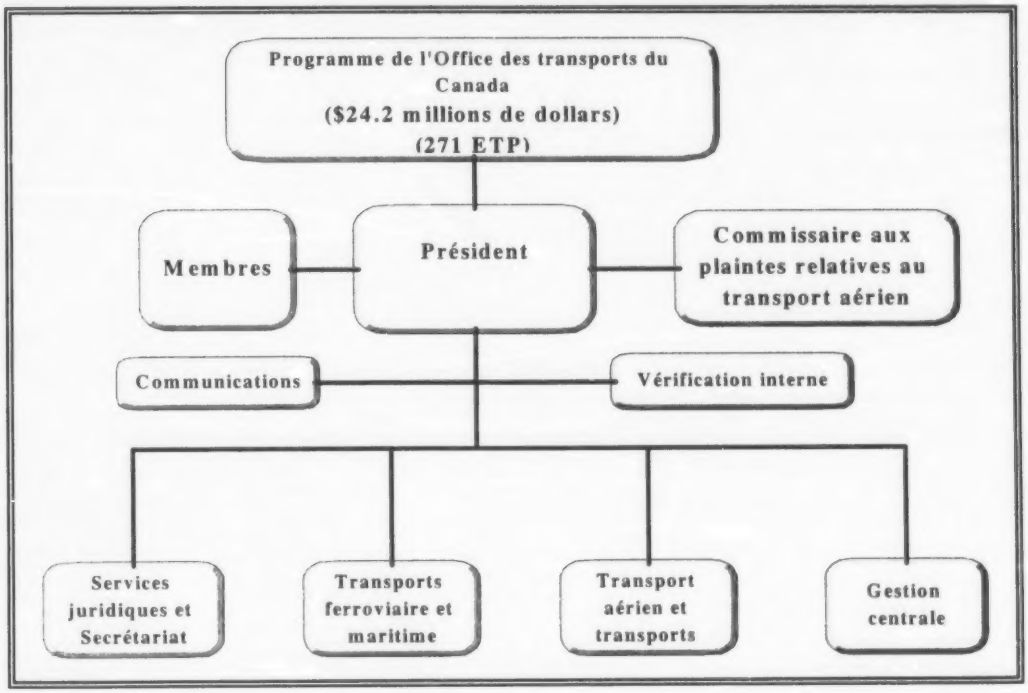
Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada, et il compte quatre sous-secteurs : Membres et soutien de la réglementation, Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, et Gestion centrale.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres. Le ministre peut aussi nommer un maximum de trois membres temporaires, ainsi que désigner un membre temporaire chargé de faire office de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. La structure organisationnelle de l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et secrétariat, et Gestion centrale. Chaque directeur général relève du président.

Les deux directions générales responsables des programmes, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale assurent un soutien administratif et un soutien de la réglementation. L'administration centrale de l'Office est située au sein la région de la capitale nationale. Le personnel de l'Office dans les bureaux régionaux, au sein de six villes canadiennes, exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité.

Tableau 2.1: Organistion – Programme de l'Office des transports du Canada



2.3 Objectif de l'Office

L'Office contribue à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

2.4 Contexte de la planification

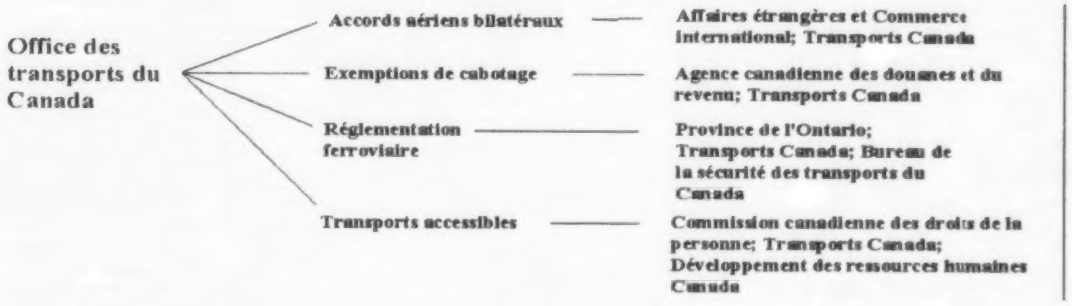
L'actuelle forme de l'Office et ses processus se veulent le reflet des approches canadiennes et internationales concernant la politique sur les transports, des efforts permanents du gouvernement fédéral visant la révision de son rôle et de sa façon de fournir des services, ainsi que du milieu global dans lequel œuvrent l'Office et ses clients.

L'Office est chargé d'appliquer la politique gouvernementale dans ses décisions et ses arrêtés. Aux termes de la l'article 5 de la Loi, la mise en œuvre d'un réseau de transport « est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions (...) ». Pour mettre un tel réseau en place, il faut que « la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les

principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces (...) ».

À l'heure où l'industrie des transports évolue dans l'environnement déréglementé d'aujourd'hui, on pourrait dire que la directive gouvernementale, est de réglementer si nécessaire, mais pas nécessairement de réglementer. Dans la mesure du possible, les lois du marché devraient s'exercer librement, principe que l'Office reconnaît dans l'exécution de son mandat.

Étant un joueur parmi tant d'autres dans le domaine des transports, l'Office entretient des liens étroits avec divers partenaires co-exécutants.



Comme ses décisions ont une influence sur la compétitivité internationale des producteurs et des expéditeurs canadiens, l'Office doit connaître le milieu dans lequel ses clients exercent leurs activités. Pour la plupart des Canadiens, c'est l'évidence même : nos expéditeurs ont besoin de services de transport économiques pour les aider à soutenir la concurrence internationale, tandis que les transporteurs canadiens ont besoin d'un cadre économique pour être concurrentiel et se développer tant à l'échelle nationale qu'internationale.

L'industrie du transport ferroviaire fait partie d'un marché global très concurrentiel et fait face à beaucoup de pressions pour trouver des solutions novatrices à des problèmes de transport de façon à être en mesure de soutenir la concurrence de façon efficiente. En conséquence, l'Office doit travailler en fonction d'une industrie dont la structure subit constamment des changements importants. Ainsi, les activités de l'Office subissent l'influence des fusions des principaux transporteurs ferroviaires, de la rationalisation, des prises de contrôle d'entreprises rivales, de la création de compagnies intermodales, de la prolifération de transporteurs ferroviaires secondaires provinciaux et fédéraux, de l'apparition des chemins de fer régionaux et de la commercialisation des services de transport.

L'industrie du transport maritime connaît également des changements. La nouvelle *Loi maritime du Canada* prévoit maintenant l'établissement d'administrations portuaires canadiennes, la cession de certains ports et havres, et la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Office est habilité à enquêter sur les frais imposés par les administrations portuaires.

Le secteur du transport aérien évolue rapidement. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'Office s'est vu attribuer un rôle supplémentaire de protection des consommateurs quant à l'industrie nationale. Alliances internationales de compagnies aériennes, libéralisation de l'accès au marché, multilatéralisme, partage des codes de réservation et autres faits nouveaux, voilà autant de facteurs qui accroissent la nécessité d'interpréter la législation et les accords bilatéraux. L'Office fait fonction d'autorité canadienne en matière d'aéronautique et voit à l'administration de quelque 70 accords bilatéraux de services aériens.

Ces dernières années, des progrès constants ont été réalisés pour rendre le réseau de transport du Canada plus accessible aux personnes ayant une déficience, mais il reste beaucoup à faire. La population canadienne des personnes âgées est parmi celles qui augmentent le plus rapidement au monde. Ce changement démographique a des conséquences sur la structure sociale, économique et culturelle de notre pays. L'industrie est consciente qu'en raison du vieillissement de la société canadienne, les systèmes de transport accessibles deviennent encore plus importants.

En juillet 2001, le comité nommé pour examiner la *Loi* et la législation connexe présentera son rapport au ministre. Il en résultera peut-être une modification de la politique nationale des transports et de la législation connexe.

Des initiatives gouvernementales, telles que la modernisation de la fonction de contrôleur, la Stratégie d'information financière, la Réforme de la dotation, le projet Gouvernement en direct (GED) et l'Initiative d'amélioration des services, font partie du cadre moderne de gestion du gouvernement du Canada illustré dans le rapport *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, que la présidente du Conseil du Trésor a déposé en mars 2000. Ces initiatives ont une influence sur la façon dont l'Office entend exécuter son programme et fournir ses services.

2.5 Dépenses prévues par l'Office

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2000-2001*	**Dépenses prévues 2001-2002**	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
Total du Budget principal des dépenses	21 442	**24 271**	24 102	21 816
Rajustements **	3 828			
Dépenses prévues nettes	25 270	**24 271**	24 102	21 816
Plus : Coût des services reçus sans frais	2 522	**3 002**	3 025	2 967
Coût net du programme	27 792	**27 273**	27 127	24 783
Equivalents temps plein	271	**271**	269	269

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MAJNR).

Section III: Plans, résultats, activités et ressources de l'Office

Des problèmes ou différends peuvent opposer les utilisateurs des transports, les transporteurs ou d'autres, et leur résolution rapide est cruciale en cette époque de concurrence. La *Loi* prévoit qu'un organisme spécialisé, l'Office, s'occupe de ces différends. Elle exige qu'il les règle dans un délai de cent vingt jours. Mais, il offrira aussi des services de médiation pour permettre une résolution des problèmes encore plus rapide. En outre, il essaie de prévenir les différends en s'assurant que les parties comprennent les droits et obligations qu'elles ont aux termes de la loi. La communication et l'éducation resteront donc des éléments importants du programme de l'Office.

L'Office compte sur les renseignements recueillis lors de consultations et d'échanges avec l'industrie canadienne des transports pour évaluer son rôle et son influence sur l'économie canadienne. Parfois, il mène des études spéciales et donne des conseils ou fait des recommandations au gouvernement. Enfin, conformément à l'article 42 de la *Loi*, il continue d'évaluer l'effet de cette dernière et de noter, dans son rapport annuel, les difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci. L'expérience et les connaissances acquises grâce à ces examens ont fait partie intégrante des discussions du comité qui est en train d'examiner l'application de la *Loi*. L'Office continuera de lui apporter son expertise et mettra en application tout changement que le gouvernement viendra à opérer dans la *Loi* par suite des délibérations de ce comité.

En ce qui concerne les diverses initiatives gouvernementales avancées dans le rapport *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* de la présidente du Conseil du Trésor, l'Office continue de prendre des mesures. Ses objectifs en ce domaine font partie intégrante de son plan stratégique de l'an 2000, dont l'un des buts est qu'on « reconnaisse l'Office comme une organisation fédérale bien gérée ». L'Office continuera, par exemple, de consacrer de l'énergie et des ressources pour accroître et améliorer l'utilisation de la technologie de l'information, dans le sens du projet «Gouvernement en direct» (GED). Il commencera aussi à donner suite à «l'Initiative d'amélioration des services».

3.1 Renseignements détaillés sur le secteur d'activité

Titre du secteur d'activité

Programme de l'Office des transports du Canada

Objectif du secteur d'activité

Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

Description du secteur d'activité

Le programme de l'Office des transports du Canada a pour but de traiter les questions assujetties à la *Loi sur les transports au Canada* et à des lois connexes, dans les secteurs ferroviaire, aérien et maritime de compétence fédérale. L'Office examine des demandes, entend des plaintes et mène des enquêtes. Il applique diverses dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends pour régler des questions mettant en cause une compagnie de chemin de fer et d'autres parties (expéditeurs, municipalités, entreprises de services publics, propriétaires fonciers, autres transporteurs ferroviaires). L'Office établit annuellement les montants respectifs de revenu admissible maximal du CN et du CP pour le transport du grain de l'Ouest et détermine s'ils ont ou non dépassé ce plafond. Aux termes de la Loi, il procède également à l'établissement des coûts. L'Office défend les intérêts des consommateurs et des transporteurs en s'assurant que les transporteurs aériens exploitant des services à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, remplissent certaines exigences minimales sur le plan économique. Pour ce faire, il administre un système de délivrance de licences de transport aérien, des ententes internationales et des tarifs internationaux. Les intérêts des consommateurs sont aussi protégés par l'entremise d'un programme de traitement des plaintes relatives au transport aérien et d'un programme de délivrance de certificats d'aptitude pour les compagnies de chemin de fer. Enfin, l'Office a pour tâche de supprimer des services et installations de transport de compétence fédérale tout obstacle abusif qui nuit aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

Dépenses nettes prévues et équivalents temps plein

L'Office a un seul secteur d'activité. La Section 2.5 illustre les dépenses prévues par l'Office ainsi que son utilisation des ETP.

3.2 Principaux engagements en matière de résultats, de résultats escomptés, d'activités et de ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats	**Résultats escomptés**	**Activités connexes**	**Ressources (millions de dollars)**
Un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible pour tous les modes de transports de compétence fédérale	1- Rendre des décisions judicieuses dans les délais prescrits par la *Loi* pour conserver un secteur des transports efficace et concurrentiel	Régler toutes les questions dans un délai de cent vingt jours, à moins que les parties ne se soient entendues pour prolonger ce délai; afficher toutes les décisions sur le site Web de l'Office, conformément au projet GED	Environ 80 % du budget de l'Office est lié aux coûts relatifs au personnel, soit un total de *271* ETP
	2- Élaborer des règlements, des normes et des lignes directrices utiles grâce à la consultation pour maintenir ou favoriser l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport	Consulter le public, l'industrie et d'autres organismes d'État pour élaborer des codes de pratique volontaires; sonder les voyageurs; examiner le *Règlement sur les transports aériens* (RTA)	
	3- Protéger les consommateurs et les transporteurs; publier le rapport semestriel du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, qui souligne les problèmes systémiques qui se sont manifestés dans l'industrie	Administrer un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens et de certificats d'aptitude aux chemins de fer, des accords internationaux de services aériens, des tarifs aériens internationaux, un programme de conformité aux règlements et un programme de cyberenregistrement des plaintes relatives au transport aérien, dans le sens du projet GED; utiliser des moyens de communication modernes pour informer les intéressés des droits et obligations qu'ils ont aux termes de la *Loi* pour éviter que des questions ne se posent	
	4- Augmenter l'utilisation de mécanismes de règlement extrajudiciaire des différends, qui constituent un moyen meilleur marché et plus rapide de régler des questions	Continuer le projet pilote de médiation jusqu'en juin 2002, date où il sera évalué	

Principaux engagements en matière de résultats	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (millions de dollars)
	5- Améliorer l'accès au réseau de transport canadien pour les personnes ayant une déficience; améliorer la communication de renseignements sur les transports aux personnes qui ont une déficience sensorielle ou intellectuelle et qui utilisent le réseau de transport de compétence fédérale	Définir les obstacles abusifs et les éliminer en enquêtant sur les plaintes; fixer des normes d'accessibilité en adoptant des règlements et des codes de pratiques; informer les voyageurs de leurs droits; sensibiliser l'industrie aux questions d'accessibilité; élaborer des normes d'accessibilité facultatives, avec l'avis de l'industrie et des représentants d'associations de personnes ayant une déficience, pour que l'industrie les mette en œuvre	
	6- Favoriser, parmi les expéditeurs et les agriculteurs, une compréhension commune du montant annuel des revenus des chemins de fer pour les mouvements du grain de l'Ouest et de l'inflation annuelle des prix de transport ferroviaire	Fixer les revenus annuels maximaux du CN et du CFCP pour le mouvement du grain de l'Ouest; avec l'avis des chemins de fer, déterminer si ces derniers les respectent; informer les participants au système de transport et de manutention du grain des droits et obligations qu'ils ont aux termes de la *Loi*	
	7- Aider les décisionnaires à faire les remaniements de la loi nécessaires pour améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport canadien	Informer le gouvernement de l'évaluation de l'effet de la *Loi* et des autres lois connexes, ainsi que des difficultés rencontrées dans leur application; publier un rapport annuel; fournir des renseignements et son expertise au comité chargé d'examiner la *Loi*	

Section IV: Initiatives conjointes

Mesures de réglementation

L'Office examine actuellement certaines parties du *Règlement sur les transports aériens*. Sinon, il ne prévoit aucun grand projet de réglementation pour la période de planification. Pour voir le texte intégral des modifications apportées au RTA, veuillez visiter le site Web de l'Office (www.cta-otc.gc.ca) et cliquer sur « Transport aérien ».

Section V: Renseignements financiers

Tableau 5.1: Sommaire des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2000–2001	**Dépenses prévues 2001–2002**	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2004
Contributions				
Contribution au groupe de recherche sur les transports au Canada				
Total	4	4	4	4

Tableau 5.2: Coût net du programme pour l'année budgétaire

(milliers de dollars)	**2001–2002**
Dépenses nettes prévues	**24 271**
Plus: Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**1 765**
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le SCT	**1 167**
Protection des accidents de travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	**70**
Coût net du programme pour 2001-2002	**27 273**

Section VI: Autres renseignements

Tableau 6.1 : Liste des lois et des règlements

Lois et règlements en vigueur

L'Office assume la responsabilité principale de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur les transports au Canada ..... *L.C. (1996), ch. 10*

L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ..... *L.C. (1992), ch. 37*
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie ..... *L.R.C. (1985), ch. E-9*
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes .... *L.R.C. (1985), ch. 17 (3e suppl.)*
Loi maritime du Canada ..... *L.C. (1998), ch. 10*
Loi sur l'accès à l'information ..... *L.R.C. (1985), ch. A-1*
Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent ..... *L.R.C. (1985), ch. S-2*
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile ..... *L.C. (1996), ch. 20*
Loi sur la gestion des finances publiques ..... *L.R.C. (1985), ch. F-11*
Loi sur la protection des renseignements personnels ..... *L.R.C. (1985), ch. P-21*
Loi sur la sécurité ferroviaire ..... *L.R.C. (1985), ch. 32 (4e suppl.)*
Loi sur le cabotage ..... *L.C. (1992), ch. 31*
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer ..... *L.R.C. (1985), ch. R-4*
Loi sur le pilotage ..... *L.R.C. (1985), ch. P-14*

L'Office assume l'entière responsabilité des règlements suivants :

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes
Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer
Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience
Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
Règlement sur le calcul des frais ferroviaires
Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)
Règlement sur les transports aériens
Règles générales de l'Office national des transports

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée
Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain

Pour voir le texte intégral de ces lois, veuillez visiter le site Web de l'Office et cliquer sur « Lois et règlements ».

Tableau 6.2 : Références

Adresse postale : Office des transport du Canada
Ottawa, Canada K1A 0N9

Site Web : www.cta-otc.gc.ca

Rapport annuel 1999
www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications et rapports

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Secteur	Nom du contact	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien de la réglementation	Marie-Paule Scott, c.r.	Avocat général et Secrétaire	(819) 953-6698 marie-paule.scott@cta-otc.X400.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.X400.gc.ca
Transport ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.X400.gc.ca
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.X400.gc.ca
Planification	Luc Gaudet	Directeur	(819) 953-2829 luc.gaudet@cta-otc.X400.gc.ca
Communications	Michel Hébert	Directeur	(819) 953-7666 michel.hebert@cta-otc.X400.gc.ca

Ce document est aussi disponible sur Internet à l'adresse suivante :

http://www.cta-otc.gc.ca/fre/general/rpp01f.htm